DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ
W ELBLĄGU

Nr 9 **Elbląg, dnia 14 grudnia 1979 r.** **Poz. 48**

PUBLIKACJE

Poz. 48.

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE Nr 1

Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni

z dnia 10 grudnia 1979 r.

PRZEPISY PORTOWE

Na podstawie art. 7 w związku z art. 2 ust.1 pkt 1 i 7 dekretu z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U. Nr 6, poz. 35) zarządza się, co następuje:

CZĘŚĆ I

PRZEPISY OGÓLNE

Rozdział I

Przepisy wstępne

§ 1.

1. W rozumieniu zarządzenia oznaczają:

— określenie „obszar morskiego portu" — obszar lądowy wraz z wewnętrznym obszarem wodnym — zwany dalej „portem" oraz zewnętrzny obszar wodny — zwany dalej „redą",

— określonie „kotwicowisko" — miejsce oczekiwania statków na wejście do portu,

— określenie „międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu" — w skrócie m.p.z.z.m. — przepisy konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r., ogłoszonej w załączniku do Dziennika Ustaw z 1977 r. Nr 15, poz. 61,

— „urządzenia portowe" — wszelkie lądowe i wodne urządzenia służące do cumowania i postoju statków, przeładunku, przemieszczania i składowania oraz inne obiekty i urządzenia niezbędne w eksploatacji portu lub dla użytku ogólnego,

— określenie „użytkownik" — jednostkę gospodarki uspołecznionej lub inną osobę prawną zarządzającą w zakresie eksploatacji akwenami, nabrzeżami, bądź urządzeniami portowymi.

Za „tor wodny" w rozumieniu zarządzonia uważa się:

1) części drogi wodnej, wyznaczoną przez:

— stałe znaki nawigacyjne, oznaczone na mapach morskich oraz pławy nawigacyjne,

— główki falochronów i wejść do basenów portowych oraz główki urządzeń służących dla ochrony brzegów,

2) akwen między wysuniętymi falochronami,

3) akwen między brzegami rzek, tam gdzie brak oznakowania nawigacyjnego i urządzeń ochrony brzegów.

3. Szerokość żeglowną torów wodnych wyznaczają aktualne sondaże. Pławy nawigacyjne na torach wodnych mają charakter znaków niestałych i służą jedynie jako znaki pomocnicze.

§ 2.

1. Przepisy zarządzenia zwane dalej przepisami portowymi regulują sprawy w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i porządku na obszarze morskich portów, leżących w zakresie właściwości terytorialnej Urzędu Morskiego w Gdyni.

2. Przepisy portowe stosuje się odpowiednio również na obszarze morskich przystani, kotwicowisk położonych poza obszarem portów oraz torów wodnych łączących te kotwicowiska z wodami portowymi.

3. Granice morskich portów, przystani i ich red określają odrębne przepisy.

§ 3.

Sprawy sanitarne, celne, ochrony przeciwpożarowej, radiokomunikacyjne oraz bezpiocześtwa i higieny pracy w portach morskich regulują odrębne przepisy.

§ 4.

W zakresie zapobiegania zderzeniom mają zastosowanie prawidła m.p.z.z.m. chyba, że z przopisów szczególnych niniejszego zarządzenia wynika co innego.

§ 5.

Przepisy portowe stosuje się do statków, wodnosamolotów oraz użytkowników i osób fizycznych znajdujących się na obszarach o których mowa w § 2 ust. 1 i 2.

§ 6.

1 Korzystanie z morskich portów oraz ich urządzeń przeznaczonych do użytku ogólnego dozwolono jest w granicach i na zasadach ustalonych w przepisach portowych i w przepisach odrębnych.

2. Korzystanie z urządzeń portowych dozwolone jest po uzyskaniu zezwolenia użytkownika tych urządzeń o ile przepisy portowe nie stanowią inaczej.

§ 7.

1. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych sprawują kapitanaty portów.

2. Ilekroć w przepisach portowych jest mowa o kapitanacie portu należy przez to rozumieć również bosmanat portu.

§ 8.

1. Kapitan portu może chwilowo ograniczyć albo zamknąć ruch na obszarze portu lub jego części, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa.

2. Zarządzone ograniczenie albo zamknięcie ruchu kapitanat portu podaje do wiadomości:

   1) jeżeli dotyczy ruchu statków — przez wywieszenie sygnałów przewidzianych w § 46,

   2) jeżeli dotyczy ruchu na nabrzeżach, pomostach i w przystaniach — przez zawiadomienie użytkowników urządzeń portowych lub przystani i ogłoszenie na tablicach informacyjnych.

3. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 pkt 2, obowiązek wykonania i rozmieszczenia tablic i znaków ostrzegawczych ciąży na użytkowniku urządzenia.

§ 9.

1. Kierownicy statków oraz inne osoby, korzystające z portów i ich urządzeń albo przebywające z innych powodów na obszarze portu, obowiązane są do zachowania porządku i środków ostrożności, mających na celu zachowanie bezpieczeństwa w porcie i uniknięcia szkód w prządzeniach portowych, przerw w pracy portu i szkód wzajemnych.

2. Kierownik statku oraz inne osoby kierujące pracą w porcie obowiązane są zawiadomić kapitanat portu o zanieczyszczeniach wód portowych.

§ 10.

1. Osoby korzystające z portu i jego urządzeń obowiązane są udzielać informacji i pomocy funkcjonariuszom kapitanatu portu przy wykonywaniu ich zadań służbowych.

2. Na wezwanie funkcjonariusza kapitanatu portu kierownik statku względnie jego zastępca obowiązany jest przedstawić do wglądu dokumenty okrętowe i żeglarskie.

3. Przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio do osób odpowiedzialnych za eksploatację urządzeń portowych w zakresie okazywania wymaganych dokumentów stwierdzających uprawnienia do obsługi, względnie sprawność techniczną urządzeń.

§ 11.

1. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają w czasie pełnienia służby prawo wstępu na staki i do ładowni statków oraz na place, do magazynów i innych obiektów portowych celem przeprowadzenia kontroli przestrzegania przepisów portowych.

2. Na wezwanie funkcjonariusza kapitanatu portu każdy statek obowiązany jest zatrzymać się, dobić do wskazanego miejsca i przerwać podróż.

§ 12.

1. W sprawach nie cierpiących zwłoki i nie uregulowanych przepisami portowymi kapitanowie portów w Gdańsku i Gdyni mogą wydawać za zgodą dyrektora Urzędu zarządzenia tymczasowe dotyczące bezpieczeństwa ruchu statków, bezpieczeństwa przewozu osób statkami w porcie oraz porządku portowego.

2. Zarządzenia tymczasowe posiadają moc przepisów portowych i obowiązują do czasu uregulowania spraw objętych tymi zarządzeniami w przepisach portowych.

3. Kapitanowie portów w Gdańsku i Gdyni doręczają zarządzenia tymczasowe zainteresowanym uczestnikom obrotu portowego.

§ 13.

1. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają prawo wydawania poleceń mających na celu zapobieganie niebezpieczeństwom zagrażającym życiu i zdrowiu ludzkiemu na statku i na lądzie, statkom, urządzeniom portowym i ładunkom i zwracania się w razie potrzeby do właściwych organów o pomoc.

2. Osoby przebywające na terenie portu obowiązane są stosować się do poleceń wydanych przez funkcjonariuszy kapitanatu portu, o których mowa w ust. 1.

3. Polecenia funkcjonariuszy kapitanatu portu wydane w zakresie bezpieczenstwa i porządku portowego są natychmiast wykonalne chyba, że określono inny termin wykonania.

§ 14.

1. Odpowiedzialnym za przestrzeganie przepisów portowych przez załogę statku jest kierownik statku, a przez użytkownika — dyrektor albo kierownik właściwego działu służby.

2. Kierownik statku, jak też użytkownik — dyrektor lub kierownik właściwego działu służby — każdy w zakresie swoich obowiązków służbowych obowiązani są dopilnować, aby członkowie załogi statku bądź podlegli pracownicy przestrzegali ściśle przepisów portowych.

§ 15.

1. Tekst przepisów portowych powinien stale znajdować się na statkach polskich przebywających w portach, z wyjątkiem łodzi bezpokładowych oraz w biurach portowych przedsiębiorstw wykonujących usługi agencyjne i maklerskie.

2. Przedsiębiorstwa wykonujące usługi agencyjne i maklerskie obowiązane są informować kapitanów statków obcych bander o przepisach portowych i na żądanie udostępnić im odpowiednio przygotowane teksty (wyciągi) przepisów portowych.

Rozdział II

ŚWIATŁA I ZNAKI DZIENNE, SYGNAŁY DŹWIĘKOWE I ZASADY RUCHU STATKÓW

Światła i znaki dzienne

§ 16.

Statki specjalnej służby państwowej inne niż pilotowe, lodołamacze i szkolne, gdy pełnią służbę i są w drodze powinny nosić:

w nocy: na szczycie przedniego masztu, bądź na dachu nadbudówki widoczne dookoła widnokręgu światło zielone,

w dzień: swoją flagę służbową według ustalonego wzoru, w miejscu skąd będzie najlepiej widoczna.

§ 17.

1. Statek z ładunkiem materiałów wybuchowych lub przewożący ciecze palne, bądź nie odgazowany po przewozie takich cieczy powinien nosić w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne, następujące sygnały:

   1) statek z ładunkiem materiałów wybuchowych lub przewożący ciecze palne klasy III, bądź nie odgazowany po przewozie takich cieczy:

      w nocy — światło czerwone widoczne dookoła widnokręgu;

      w dzień — flagę „B" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich,

   2) statek przewożący ciecze palne I lub II klasy, bądź nie odgazowany po przewozie takich cieczy:

      w nocy — trzy światła czerwone umieszczone pionowo jedno nad drugim widoczne dookoła widnokręgu,

      w dzień — flagę „B" a pod nią flagę „1" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich

2. Postanowienia ust. 1 nie mają zastosowania do statku przewożącego:

   1) materiały wybuchowe o łącznej wadze do 450 kg w zatwierdzonym opakowaniu,

   2) środki sygnalizacyjne dla potrzeb własnych lub celów ratowniczych,

   3) paliwo płynne dla potrzeb własnych.

§ 18.

1. Statek w drodze z maszyną gotową do użycia, który korzysta z pomocy holowniczej, w porze nocnej powinien nosić światła jak statek o napędzie mechanicznym płynący samodzielnie.

2. Statek w drodze bez maszyny gotowej do użycia, który korzysta z pamocy holowniczej, powinien nosić:

   w nocy: światła jak statek o napędzie mechanicznym płynący samodzielnie oraz dodatkowe 3 światła: górne, dolne — czerwone, a środkowe — białe, umieszczone jedno nad drugim,

   w dzień: dwie czarne kule, w środku romb, umieszczone jedna nad drugą.

§ 19.

1. Prom portowy o napędzie mechanicznym w drodze powinien nosić:

   w nocy: światło żółte pulsujące nad przednim światłem masztowym o 15-60 impulsach na minutę,

   w dzień: kulę żółtą w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczna.

2. Prom linowy lub łańcuchowy w drodze powinien nosić światła żółte na dziobie i rufie, umieszczone na jednakowej wysokości co najmniej 1 m powyżej nadburcia.

§ 20.

1. Statek o długości poniżej 50 m przycumowany do nabrzeża, falochronu, pomostu lub innego urządzenia portowego powinien pokazywać w środku jego długości jedno światło białe umieszczone na wysokości górnego pokładu od strony wody, zaś statek o długości od 50-200 m dwa takie światła umieszczone na wysokości górnego pokładu od strony wody, po jednym w dziobowej i rufowej części statku, a statek o długości powyżej 200 m — trzy takie światła na wysokości górnego pokładu od strony wody po jednym w dziobowej, środkowej i rufowej części statku.

2. Jeżeli podczas postoju dziób lub rufa statku wystaje poza nabrzeże lub pomost na drogę wodną, statek powinien pokazywać na końcu wystającej części na wysokości górnego pokładu światło białe, niezależnie od świateł określonych w ust. 1.

3. Urządzenie przycumowanego statku wystające poza jego burtę więcej niż 1 m powinno być oznaczone w nocy białym światłem.

4. Jeżeli kilka statków stoi przycumowanych burta w burtę, światła przepisane w ust. 1 powinien nosiś tylko statek znajdujący się na zewnątrz, jeżeli jednak długość jednego ze statków wewnętrznych wynosi 50 m lub więcej, a statku zewnętrznego poniżej 50 m, to taki statek wewnętrzny powinien nosić światła przepisane w ust. 1.

5. Statek z konstrukcją podwodnej części kadłuba w kształcie wystającej gruszki powinien wywiesić nad nią tablicę ostrzegawczą, a ponadto w nocy białe światło. Statki posiadające znaki gruszki umieszczone na burtach zwolnione są od wywieszania tablic ostrzegawczych.

§ 21.

Z zastrzeżeniem przepisu § 88, na urządzeniach lądowych i wodnych, wymagających ochrony w związku z ruchem statków, stosuje się następujące sygnały ostrzegawcze:

w nocy: światło czerwone,

w dzień: flaga czerwona.

O zastosowaniu tych sygnałów należy powiadomić kapitanat portu.

§ 22.

Statek na mieliźnie powinien poza sygnałami nakazywanymi prawidłami m.p.z.z.m. nosić po stronie, po której może nastąpić przejście:

w nocy: światło zielone,

w dzień: czarny stożek skierowany wierzchołkiem ku górze.

Sygnały dźwiękowe statków

§ 23.

Statki i wodnosamoloty na wodzie powinny dawać sygnały dźwiękowe jedynie w przypadkach przewidizanych m.p.z.z.m. i przepisami portowymi.

§ 24.

Statek, na którym wybuchł pożar, albo który jest zagrożony pożarem powinien aż do chwili przybycia pomocy bić w dzwon, dając jednocześnie z przerwami nie większymi aniżeli jedna minuta sygnał dwa krótkie i jeden długi dźwięk (- - —).

§ 25.

Statek o napędzie mechanicznym w drodze, który nagle stracił zdolność manewrowania albo z innych powodów przedstawia sobą niebezpieczeństwo dla innych statków

albo też zamierza uprzedzić statki o grożącym mu niebezpieczeństwie, powinien przy zbliżaniu się innego statku dać sygnał: jeden długi i dwa krótkie dźwięki (— - -), powtarzany w razie potrzeby.

§ 26.

1. W określonych niżej sytuacjach statek powinien dawać następujące sygnały dźwiękowe:

1) przed zasłoniętymi zakrętami, przecięciami torów wodnych, przystaniami promów i mostami, przy odcumowywaniu oraz dla zwrócenia uwagi innego statku: jeden długi (—),

2) statek specjalnej służby państwowej dla zatrzymania innego statku: jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (- — - -),

3) jeżeli statek zamyka sobą przejście na torze innym statkom i nie zezwala na wyprzedzanie lub wymijanie go przez statki: cztery długie (— — — —),

4) dla wezwania holownika: jeden długi, jeden krótki, jeden długi (— - —),

5) żądanie zmniejszenia szybkości holowania: cztery krótkie (- - - -),

6) dla zwiększenia szybkości holowania: jeden krótki, jeden długi, jeden krótki, jeden długi (- — - —),

7) dla holowania statków wprost: jeden krótki, jeden długi (- —),

8) dla zwiększenia momentu skręcającego statek przez holownik: powtórzenie sygnału danego dla wskazania w jakim kierunku należy ciągnąć,

9) dla uprzedzenia statku holowanego o konieczności rzucenia holu przez holownik: jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (- — - -),

10) dla potwierdzenia przyjęcia i umocowania holu przez holownik: jeden długi, jeden krótki (— -),

11) dla rzucenia holu przez holownik: jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (- — - -),

12) dla wezwania cumowników: jeden długi, trzy krótkie, jeden długi (— - - - —),

13) dla wezwania organu ochrony granic: jeden krótki, dwa długie (- — —),

14) dla wezwania o włączeniu UKF: jeden krótki, jeden długi, jeden krótki (- — -),

15) dla podania informacji „czekam": dwa długie (— —).

§ 27.

Promy linowe i łańcuchowe przed odbiciem od nabrzeża powinny dawać trzykrotny sygnał dzwonem w odstępach 5 sekund a w czasie ruchu we mgle dawać ten sygnał w sposób ciągły.

Zasady ruchu statków.

§ 28.

1. Na torach wodnych prowadzących do wejść portowych oraz w wąskich przejściach jak: kanały portowe, rzeki, wejścia do portu i basenu portowego, obowiązuje ruch prawostronny.

2. W przypadkach istnienia oczywistych przeszkód lub przepisów dla danego odcinka toru lub przejścia nakazujących statkowi trzymanie się tej strony toru lub przejścia, która leży po jego lewej burcie, statek może mijać się ze statkiem idącym kursem przeciwnym prawą burtą.

§ 29.

1. Statek wchodzący do portu powinien ustąpić z drogi statkowi wychodzącemu z portu.

2. Postanowienie ust. 1 ma odpowiednie zastosowanie w wejściach do kanałów i basenów portowych oraz w ujściach rzek, jeżeli jednoczesne bezpieczne przejście kilku statków nie jest wykonalne.

§ 30.

1. Statek, który zamierza iść w poprzek lub wskos toru powinien odczekać, dopóki tor wodny będzie wolny.

2. Wyprzedzanie na torach wodnych prowadzących do wejść portowych, wewnątrz portu oraz przed i pod mostami jest zabronione. Zakaz wyprzedzania nie dotyczy statków specjalnej służby państwowej oraz statków obsługi portowej, z wyjątkiem statków szkolnych.

§ 31.

Statek może przeciąć kurs promu linowego lub łańcuchowego dopiero wówczas, gdy prom dobije do nabrzeża.

§ 32.

1. Statek wykonujący obrót nie powinien utrudniać ruchu statków idących wzdłuż toru wodnego lub wąskiego przejścia.

2. Statek, który osiadł na mieliźnie lub na torze wodnym i wykonuje własnymi siłami albo przy pomocy holowników manewry w celu zejścia z niej, powinien na sygnał ostrzegawczy zbliżającego się innego statku, zmuszonego przejść obok niego w bliskiej odległości, wstrzymać się z dalszymi manewrami do chwili przejścia tego statku.

§ 33.

Przy przechodzeniu pod mostem statek idący w górę rzeki powinien ustąpić z drogi statkowi idącemu w dół rzeki, chyba, że jest dość miejsca na bezpieczne mijanie.

§ 34.

1. Przechodzenie przez statki mostów zwodzonych, pontonowych, obrotowych itp. dozwolone jest dopiero po otrzymaniu zgody na przejście.

2. Statek żądający otwarcia mostu powinien dawać z odległości około 500 m powtarzany w miarę potrzeby sygnał: dwa krótkie, jeden długi i jeden krótki dźwięk (- - — -).

3. Sygnałem oznaczającym wolne przejście jest światło zielone, sygnałem oznaczającym zamknięcie przejścia jest światło czerwone, zaś sygnałem oznaczającym przygotowanie mostu do otwarcia — światło żółte.

4. Jeżeli z jakichkolwiek powodów most nie może być otwarty, pokazuje się trzy czerwone światła, umieszczone pionowo w odstępach 0,5 m.

5. Do czasu otrzymania sygnału wolnego przejścia statek nie powinien zbliżać się do mostu na odległość mniejszą niż 100 m.

§ 35.

1. Statek w drodze powinien mieć co najmniej jedną kotwicę gotową do rzucenia.

2. Zabrania się:

1) rzucania, wywożenia i włóczenia kotwic i łańcuchów kotwicznych w miejscach przebiegu kabli podwodnych, lin lub łańcuchów promowych

— w odległości mniejszej niż 50 m od linii ich ułożenia, wytyczonej tablicami ostrzegawczymi,

2) umocowywania kotwic na umocnieniach i urządzeniach brzegowych.

§ 36.

1. Kotwiczenie statku poza redą lub kotwicowiskiem dozwolone jest tylko w przypadkach podyktowanych względami bezpieczeństwa.

2. Statek na kotwicy nie powinien przy łukowaniu wchodzić na tor wodny.

3. Jeżeli statek zmuszony jest zakotwiczyć na torze wodnym, powinien obrać takie miejsce dla rzucenia kotwicy, aby postój na kotwicy miał miejsce najdalej, jak tylko możliwe od linii nabieżnika i świateł sektorowych oraz powiadomić o tym kapitanat portu.

Po ustaniu tych przyczyn statek powinien natychmiast opuścić miejsce zakotwiczenia na torze wodnym.

4. Postanowienia ust. 1-3 mają zastosowania do statków zajętych pracami hydrograficznymi, podwodnymi lub związanymi z oznakowaniem nawigacyjnym; w żadnym razie jednak statki takie nie mogą pozostawać na kotwicy po zakończeniu czynności związanych z tymi pracami.

5. Pogłębiarki, kafary, dźwigi pływające i inne tego rodzaju urządzenia pływające powinny oznaczyć miejsca rzucenia kotwic pławami pomarańczowymi o średnicy co najmniej 0,5 m.

6. Prace wymienione w ust. 4 mogą być prowadzone po uzyskaniu zezwolenia kapitanatu portu, który powinien być informowany bieżąco o pozycji statku, oznakowaniu kotwic oraz o przebiegu prac i ich zakończeniu.

§ 37.

Przy podchodzeniu, dobijaniu do falochronu, nabrzeża lub pomostu statek powinien tak pracować śrubami, aby nie uszkodzić urządzeń portowych.

§ 38.

W razie niebezpieczeństwa zatonięcia statek powinien, jeżeli to jest możliwe, zejść poza tor wodny na najpłytszą wodę.

§ 39.

1. Przesuwanie pław nawigacyjnych, beczek i pław cumowniczych i innych urządzeń oznakowania nawigacyjnego oraz zbliżanie się do nich w sposób grożący ich przesunięciem lub uszkodzeniem jest zabronione.

2. Kierownik statku lub pilot, który spostrzeże brak znaku nawigacyjnego, jego uszkodzenie, wadliwe działanie bądź przesunięcie, obowiązany jest zawiadomić niezwłocznie właściwy lub najbliższy kapitanat portu.

§ 40.

Zabrania się na obszarze portu i redy (kotwicowiska) przeprowadzania statkiem prób stateczności oraz prób urządzeń napędowych bez zgody kapitana portu.

§ 41.

1. Zespoły holownicze, jeżeli na to pozwala zanurzenie, powinny trzymać się najdalej od tej strony toru, która leży po ich lewej burcie.

2. Trudne w manewrowaniu zespoły holownicze, w skład których wchodzą doki pływające, duże pontony (o długości powyżej 50 m) i wraki, na rozpoczęcie żeglugi na obszarze portu lub wejście z morza do portu muszą posiadać specjalne zezwolenie kapitana portu, które jednocześnie będzie określało warunki na jakich żeglugę tę mogą one odbywać.

3. Zespoły holownicze, w skład których wchodzą małe pontony (o długości mniejszej niż 50 m), dźwigi pływające, kafary i inne tego rodzaju urządzenia mogą uprawiać żeglugę na obszarze portu po uprzednim zgłoszeniu i otrzymaniu na to zgody kapitanatu portu.

4. W razie mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność, zespoły holownicze określone w ust. 2 i 3 powinny się zatrzymać i zakotwiczyć w miarę możliwości poza torem wodnym, jeżeli na to pozwalają warunki nawigacyjne i powiadomić o tym kapitanat portu.

5. W przypadku awarii zespół holowniczy obowiązany jest niezwłocznie ustąpić ze środka toru wodnego. Opuszczenie przez holownik jednostki holowanej przed jej bezpiecznym zacumowaniem we właściwym miejscu jest zabronione. TA

§ 42.

1. Statki pochodzące do pogłębiarek winny około 500 m przed mijaniem się dać sygnał jeden długi (—) ostrzegawczy, na co pogłębiarka odpowiada sygnałem jednym długim i jednym krótkim (— -), jeżeli schodzi na prawą stronę toru wodnego; jednym długim i dwoma krótkimi (— - -), jeżeli schodzi na lewą stronę toru wodnego.

2. W przypadku, kiedy statek, z którego pracuje nurek znajduje się w pobliżu osi toru wodnego podaje sygnały określone w ust. 1.

3. Pogłębiarki i statki, z których pracuje nurek, które nie godzą się na wymijanie podają sygnał: jeden długi i cztery krótkie (— - - - -).

§ 43.

Stojące na torze wodnym: pogłębiarka, statek z którego pracuje nurek, statek ustawiony dla oznakowania wraku lub pracujący przy wraku i inne urządzenia pływające używane do prac na torach wodnych, które mogą być mijane tylko po jednej stronie, powinny w czasie mgły z przerwami nie większymi niż jedna minuta bić gwałtownie w dzwon przez około 5 sekund, z następującym po krótkiej przerwie sygnałem:

1) pięcioma oddzielnymi i wyraźnymi, pojedyńczymi uderzeniami w dzwon, jeżeli mijanie ich ma nastąpić prawą stroną toru wodnego, licząc od morza,

2) pięcioma oddzielnymi i wyraźnymi, podwójnymi uderzeniami w dzwon, jeżeli mijanie ich ma nastąpić lewą stroną toru wodnego, licząc od morza.

§ 44.

1. Statek nie może wejść do portu, jeżeli zagraża bezpieczeństwu żeglugi i porządkowi portowemu. W szczególności zabrania się wchodzenia do portu bez zezwolenia kapitana portu:

   1) statkom z ładunkami materiałów wybuchowych lub przewożącym ciecze palne klasy I i II, bądź nie odgazowanym po przewozie takich cieczy,

   2) statkom holującym niebezpieczne przedmioty, jak miny, torpedy i amunicję,

   3) statkom, które mają przecieki kadłuba albo na których ma lub miał w czasie podróży miejsce pożar,

   4) statkom nadmiernie przegłębionym lub wykazującym niebezpieczny przechył,

   5) statkom, które z powodu doznanych uszkodzeń spowodować mogą zanieczyszczenie wód,

   6) statkom, które nie posiadają świadectwa wolności ruchu, jeżeli w myśl przepisów sanitarnych powinny je posiadać,

   7) dokom, dźwigom, kafarom i innym tego rodzaju urządzeniom pływającym.

2. Statek, o którym mowa w ust. 1 powinien niezwłocznie po przybyciu na redę (kotwicowisko) zawiadomić kapitanat portu o przyczynach stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa i porządku portowego.

§ 45.

1. Statki aktualnie przewożące więcej niż 2000 ton oleju luzem jako ładunek nie mogą wyjść lub wejść do portu o ile nie posiadają certyfikatów zabezpieczenia finansowego dla statków przewożących olej lub jednorazowego zezwolenia na wyjście lub wejście do portu.

2. Tryb wydawania certyfikatów i zezwoleń o których mowa w ust. 1 regulują odrębne przepisy.

§ 46.

1. Statek obowiązany jest stosować się do sygnałów o zakazie ruchu w porcie.

2. Bezwzględny zakaz wejścia statków do portu z powodu poważnego zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi wskazuje sygnał:

   w nocy: trzy światła czerwone, jedno na drugim,
   w dzień: trzy czarne kule, jedna nad drugą.

3. W normalnych warunkach eksploatacji portu sygnalizuje się:

   1) zakaz wejścia do portu:

   w nocy: światło białe, umieszczone między dwoma światłami czerwonymi na jednej linii pionowej,

   w dzień: czarny stożek, skierowany wierzchołkiem do góry, umieszczony między dwiema czarnymi kulami na jednej linii pionowej,

   2) zakaz wyjścia z portu:

   w nocy: światło białe, umieszczone między dwoma światłami zielonymi na jednej linii pionowej,

   w dzień: czarny stożek, skierowany wierzchołkiem do góry, umieszczony między dwoma czarnymi stożkami skierowanymi wierzchołkami w dół na jednej linii pionowej,

   3) zakaz wejścia i wyjścia z portu, jak również wstrzymanie ruchu statków w porcie:

   w nocy: światło białe, mające nad sobą światło zielone, a pod sobą czerwone,

   w dzień: dwa czarne stożki skierowane wierzchołkami do siebie a pod nimi czarna kula.

4. Sygnały umieszcza się na masztach sygnałowych kapitanatu portu lub punktu obserwacyjnego na takiej wysokości, aby uniknąć pomyłek z innymi sygnałami.

5. Mimo zakazów, o których mowa w ust. 3 kapitan portu może — jeżeli nie stoją temu na przeszkodzie względy bezpieczeństwa — zezwolić poszczególnym statkom na poruszanie się w porcie.

   W takich przypadkach kapitan portu powinien uprzedzić inne statki o wydanym zezwoleniu.

6. W portach, w których dotychczas nie zorganizowano sygnalizacji w myśl ustępów poprzedzających zakazy wejścia, wyjścia i ruchu w porcie kapitanat portu podaje drogą radiową (UKF) lub innym dostępnym środkiem sygnalizacji.

Rozdział III

PILOTAŻ

§ 47.

1. Statek może korzystać wyłącznie z usług pilota posiadającego przepisane kwalifikacje i uprawnienia zawodowe.

2. Organizację służby pilotowej, kwalifikacje i uprawnienia zawodowe pilotów, wzajemne obowiązki i uprawnienia pilota i kapitana statku pilotowanego, opłaty za usługi pilotowe i tryb ich pobierania oraz wzory umundurowania służbowego pilotów określają odrębne przepisy.

§ 48.

1. Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do pilotażu portowego i stoczniowego.
2. Pilotaż stoczniowy nie obejmuje statków w budowie przed dopuszczeniem ich do żeglugi.

§ 49.

1. Do korzystania z usług pilota obowiązane są staki o pojemności brutto 150 RT i więcej za wyjątkiem portu Gdynia, gdzie obowiązek ten dotyczy statków o pojemności powyżej brutto 500 RT, z zastrzeżeniem postanowień ust. 4.

2. Pod względem obsługi pilotowej i holowniczej liczy się zawsze największy tonaż statku i to niezależnie od tego, czy w danym czasie statek jest zamknięto czy też otwarto pokładowy.

3. Obowiązek korzystania z usług pilota nie dotyczy:
   1) statków pełniących specjalną służbę państwową,
   2) polskich statków morskich używanych wyłącznie do celów naukowo-badawczych,
   3) polskich statków pasażerskich uprawiających żeglugę krajową,
   4) statków używanych wyłącznie do celów sportowych,
   5) statków obsługi portowej.

4. Obowiązek korzystania z usług pilota bez względu na pojemność statku dotyczy:

1) statków z ładunkiem materiałów wybuchowych oraz statków przewożących ciecze palne, bądź nie odgazowanych po przewozie takich cieczy,

2) statków mających przecieki lub na których miał miejsce pożar,

3) statków nadmiernie przeładowanych lub przegłębionych na dziób, bądź wykazujących niebezpieczny przechył,

4) statków, które z powodu doznanych uszkodzeń mogą spowodować zanieczyszczenie wód.

§ 50.

1. Kapitan portu może zwolnić jednorazowo lub na określony czas kapitana statku obowiązanego do korzystania z usług pilota na manewrowanie statkiem bez pilota, zgodnie z przepisami o pilotaży.

2. Statek zwolniony od obowiązku korzystania z usług pilota w myśl ust. 1 powinien przy zbliżaniu się do wejścia portowego dać sygnał:

w nocy: literę „UP" światłem,

w dzień: flaga „UP" według międzynarodowego kodu sygnałów morskich.

3. Kapitan portu może nakazać korzystanie z usług pilota statkowi zwolnionemu w myśl ust. 1 § 49, jeżeli jest to konieczne ze względu na bezpieczeństwo żeglugi.

§ 51.

Statek powinien wzywać pilota przez UKF lub nadając następujące sygnały:

w dzień: flaga „G" według międzynarodowego kodu sygnałów morskich oraz sygnał dźwiękowy składający się z siedmniu kolejno po sobie nadawanych dźwięków: dwa krótkie, jeden długi, przerwa, jeden długi, jeden krótki, jeden długi, jeden krótki,

w nocy: światło białe pokazywane przez 5 sekund z przerwą 2 sekund nadawane w kierunku wieży obesrcyjnej kapitanatu portu, albo sygnał świetlny „UC" wg międzynarodowego kodu sygnałów morskich.

§ 52.

1. Przewóz pilotów może odbywać się wyłącznie statkami specjalnie do tego celu przeznaczonymi (statkami pilotowymi) lub przystosowanymi.

2. Statek korzystający z usług pilota powinien zapewnić mu bezpieczne wejście i zejście ze statku.

§ 53.

1. Przy przyjmowaniu i schodzeniu pilota ze statku powinna być zastosowana odpowiednia drabinka pilotowa, zapewniająca bezpieczne i dogodne wejście i zejście ze statku.

2. Przy drabince pilotowej na pokładzie statku powinny znajdować się gotowe do natychmiastowego użycia:

a) koło ratunkowe z pławką świetlną i rzutką,

b) lina o obwodzie 6,5 cm — do trzymania się w czasie przejścia po drabince, należycie przymocowana do pokładu,

c) rzutka dostatecznie mocna i długa.

3. Do pomocy pilotowi przy przyjmowaniu i schodzeniu powinien asystować oficer pokładowy i marynarz.

4. W nocy drabinka pilotowa oraz miejsce przejścia z niej na pokład powinno być dobrze oświetlone.

5. Przepisy ustępów poprzedzających nie naruszają przepisów odrębnych, określających szczególne wymagania w zakresie wyposażenia statku w drabinki pilotowe i inne podobne urządzenia.

§ 54.

1. Pilot powinien odmówić przystąpienia do wykonywania czynności pilotowych jeżeli uzna, że:

1) zanurzenie statku nie pozwala na bezpieczną żeglugę ze względu na głębokość portu i toru wodnego,

2) statek nie jest zdatny do żeglugi.

2. O każdym przypadku odmowy przystąpienia do wykonywania czynności pilotowych, pilot obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić kapitanat portu i postąpić stosownie do otrzymanych dyspozycji.

§ 55.

Statek, który w myśl przepisów poprzedzających obowiązany jest do korzystania z usług pilota może bez pomocy pilota zmienić miejsce postoju w porcie tylko przez przeciąganie się na linach wzdłuż tego samego wolnego nabrzeża, o ile uzyska na to zgodę kapitana portu.

§ 56.

Pilot powinien zawiadomić kapitanat portu o odcumowaniu i zacumowaniu statku oraz na żądanie kapitanatu podawać pozycję pilotowanego statku.

§ 57.

1. Obowiązek korzystania z usług pilota obowiązuje na obszarze od redy (kotwicowiska) do miejsca zacumowania statku i odwrotnie.

2. W przypadkach uzasadnionych bezpieczeństwem wejścia i zejścia pilota ze statku kapitan portu może, za zodą kapitana pilotowaneo statku odstąpić od zasad określonych w ust. 1 i ustalić miejsce przyjęcia i zdania pilota na obszarze redy.

3. Kapitan portu może zwolnić statek od obowiązującego pilotażu na części portu na wniosek pilota i za zgodą pilotowanego statku, o ile nie sprzeciwiają się temu względy bezpieczeństwa żeglugi.

Rozdział IV

HOLOWANIE

§ 58.

1. Korzystanie z usług holowniczych w portach jest obowiązkowe o ile dalsze przepisy tak stanowią.

2. Organizację usług holowniczych i zasady ich odpłatności określają odrębne przepisy.

§ 59.

1. Kapitan portu może zwolnić statek od obowiązku korzystania z usług holowniczych, lub zezwolić na użycie mniejszej ilości holowników niż określono w przepisach dodatkowych, jeżeli według jego oceny właściwości manewrowe statku (np. posiadanie dziobowych sterów

strumieniowych lub podobnie działających urządzeń) nie nasuwają zastrzeń oraz jeżeli zwolnienie takie nie zagraża bezpieczeństwu żeglugi w porcie.

2. Kapitan portu może (np. na wniosek pilota) polecić użycie przez statek większej ilości holowników, aniżeli określonej w przepisach dodatkowych, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi.

3. Gdy manewrowanie statku bez pomocy holownika wstrzymuje lub utrudnia ruch albo manewry innych statków czy też zbytnio się przedłuża, statek jest obowiązany użyć pomocy holowniczej.

§ 60.

Wykonywanie czynności holowniczych przez statki do tego nie przeznaczone jest zabronione, z wyjątkiem przypadku niesienia pomocy w niebezpieczeństwie.

§ 61.

1. Statek holowany powinien mieć na pokładzie odpowiednio wykwalifikowaną załogę.

2. Urządzenia pływające szczególnie trudne do manewrowania jak doki, duże pontony i wraki powinny podczas holowania posiadać załogę, której ilość i kwalifikacje na czas holowania ustala każdorazowo urząd morski na wniosek armatora.

3. Przed przystąpieniem do holowania kierownik statku holowanego i kierownik holownika powinni uzgodnić między sobą sposób użycia holownika.

4 W przypadku holowania barek, dźwigów pływających, sprzętu pomocniczego i podobnych urządzeń pływających, kierownictwo zespołu holowniczego należy do kierownika holownika.

§ 62.

1. W skład zespołu holowniczego poruszającego się na wewnętrznym obszarze portu nie może wchodzić więcej aniżeli jedna jednostka holowana. Holowanie dwóch lub więcej jednostek w zespole dopuszczalne jest wyłącznie za każdorazowym zezwolenie kapitana portu.

2. Na obszarze wodnym portu małe statki bez własnego napędu powinny być holowane przy burcie, pchane lub holowane na krótkim holu.

3. Do holowania jednostek bez steru i trudnych do manewrowania powinny być użyte dwa holowniki, z których jeden z dziobu, a drugi z rufy lub przy burcie holowanej jednostki, chyba, że kapitan portu ustali inne warunki holowania.

4. Długość liny holowniczej powinna zapewnić bezpieczne manewrowanie zespołu holowniczego.

5. Każdy zespół holowniczy przed rozpoczęciem manewru powinien mieć wyznaczonego kierownika zespołu holowniczego.

§ 63.

1. Bez polecenia lub zgody kierownika zespołu holowniczego holownik nie może opuścić statku nawet wówczas, gdy mu tylko asystuje.

2. Kierownik holownika podczas holowania winien znajdować się w takim miejscu by mógł słuszeć sygnały statku holowanego i widzieć obiekt holowany.

3. Hol może być rzucony przez holownik bez zgody kierownika zespołu holowniczego jedynie w wypadku rzeczywistego niebezpieczeństwa holownika.

4. Po rzuceniu holu holownik powinien ustąpić z drogi statku holowanego dla umożliwienia mu swobodnego manewrowania.

§ 64.

Zabrania się:

1) używania lin mogących spowodować zaiskrzenie przy holowaniu zbiornikowców przewożących płyny należące do I i II klasy niebezpieczeństwa oraz zbiornikowców nie odgazowanych po tych płynach,

2) doczepiania do statku, będącego w drodze, innych statków za wyjątkiem łodzi cumowniczych oraz holowników pod warunkiem otrzymania polecenia kierownika statku obsługiwanego przez te jednostki.

§ 65.

Holowniki znajdujące się w porcie i będące w stanie gotowości do wykonywania usług holowniczych, obowiązane są wykonywać stale należyty nasłuch sygnałów wzywających pomocy holowniczej.

§ 66.

1. Statki z ładnukiem materiałów wybuchowych oraz zbiornikowce przewożące bądź nie odgazowane po przewozie płynów należących do I i II klasy niebezpieczeństwa
— o pojemności powyżej brutto 500 RT — obowiązane są posługiwać się pomocą holowniczą:
— na wejściu do portu, od miejsca postoju na redzie lub kotwicowiska do miejsca zacumowania wewnątrz portu,
— na wyjściu z portu — od chwili rzucenia cum do chwili wyjścia poza falochron oraz przy zmianie miejsca postoju wewnątrz portu.

2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 kapitan portu określa każdorazowo ilość holowników, które powinny być użyte przy holowaniu.

3. Postanowienia ust. 1 i 2 mają zastosowanie wówczas, jeżeli przepisy dodatkowe nie stanowią inaczej.

§ 67.

1. Statki będące w budowie, remoncie, statki magazyny portowe, statki czasowo lub trwale wycofane z eksploatacji oraz zbiornikowce przewożące ciecze palne obowiązane są w czasie postoju w porcie posiadać na dziobie i rufie odpowiednio mocne liny holownicze zakończone okiem i wypuszczane z kluz nad lustro wady.

2. **Liny te powinny być obłożone na pachołkach cumowniczych** i zabezpieczone przed możliwością samoczynnego luzowania się, a długość ich powinna umożliwiać holowanie natychmiast po podjęciu przez holowniki.
Nadmiar wyluzowanej liny powinien być sklarowany na pokładzie lub burcie statku w sposób umożliwiający załodze holownika jego ręczne wybranie.

Rozdział V

CUMOWANIE

§ 68.

1. Korzystanie z usług cumowniczych w portach jest obowiązkowe o ile dalsze przepisy tak stanowią.

2. Organizację usług cumowniczych i zasady odpłatności określają odrębne przepisy.

§ 69.

1. Statek powinien być przycumowany w sposób prawidłowy i zapewniający bezpieczeństwo statku przycumowanego i innych statków i urządzeń portowych.

2. Wszystkie prace związane z cumowaniem powinny się odbywać pod osobistym nadzorem kierownika statku albo oficera pokładowego.

3. Zdejmowanie i rzucanie cum z nabrzeża powinno być wykonywane tylko na polecenie kierownika statku.

4. Przechodzenie lub przeskakiwanie ze statku na ląd i odwrotnie, zanim statek się zatrzyma i zetknie z lądem jest zabronione.

§ 70.

1. Cumy powinny być dostatecznie wytrzymałe. W razie panującego lub przewidywanego silnego wiatru, należy je odpowiednio wzmocnić.

2. Podawanie cum bez rzutki dozwolone jest tylko na odległość do 2 m. Rzutka powinna być zakończona woreczkiem z piaskiem o ciężarze nie przekraczającym 0,5 kg.

3. Rozpoczęcie wybierania liny może nastąpić dopiero po otrzymaniu informacji, że lina została prawidłowo zamocowana.

4. Cumy powinny być zaopatrzone w tarcze przeciw szczurom.

5. Przy cumowaniu zbiornikowców przewożących ciecze palne I lub II klasy oraz zbiornikowców nie odgazowanych po tych cieczach zabrania się używania cum mogących spowodować zaiskrzenie.

§ 71.

1. W przypadku zawożenia cum łodzią należy na pokładzie statku przygotować liny cumownicze takiej długości, aby łódź mogła bez przeszkód dowieźć linę do miejsca zacumowania.

2. Zabrania się wybierania zawiezionej łodzią liny cumowniczej do czasu jej zacumowania. zejścia cumownika i odejścia łodzi od stanowiska cumowniczego.

§ 72.

1. Cumy powinny być zakładane na pachołki, pierścienie lub słupy do tego przeznaczone w ten sposób, aby w razie potrzeby mogły być łatwo zrzucone. Statki stojące przy dalbach powinny zakładać cumy dookoła dalby albo na pachoł wbudowany w dalbę.

2. Zabrania się cumowania statku do dalb nie przeznaczonych do cumowania, pomostów, pali ochronnych, belek odbojowych i do stałych lub pływających znaków nawigacyjnych, jak również zakładania lin stalowych na drewniane pachołki i słupy.

3. Pierścienie cumownicze należy zaopatrzyć w odpowiednie kołki cumownicze.

§ 73.

1. Jeżeli zachodzi uzasadniona potrzeba ustawienia jednego statku przy burcie drugiego, to statek stojący przy nabrzeżu obowiązany jest zezwolić na zacumowanie do niego statku dostawionego.

2. Statek obowiązany jest przyjąć lub oddać cumy obsługujących go jednostek taboru pływającego.

3. Statki stojące przy tym samym nabrzeżu w większych odstępach powinny na zarządzenie kapitanatu portu zmniejszyć odstępy do wskazanych granic.

§ 74.

Statki przycumowane do nabrzeży, falochronów, pomostów, dalb i innych stanowisk cumowniczych, jak również statki przycumowane burta w burtę powinny w miejscach tarcia rozmieszczać odbijacze w odpowiedniej ilości i o dostatecznej wytrzymałości. W zależności od stanu wody lub załadowania statku cumy powinny być wybierane albo luzowane.

§ 75.

1. Z wyjątkiem lin holowniczych — rozpinanie lin w poprzek basenu, kanału portowego lub toru wodnego dozwolone jest tylko w razie nieodzownej potrzeby i po uprzednim zezwoleniu kapitanatu portu. Liny takie powinny być usunięte natychmiast po ustaniu potrzeby, a ponadto w czasie mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność. Każda zmiana pozycji liny powinna być bezzwłocznie podana do wiadomości kapitanatu portu.

2. Każda lina z wyjątkiem holowniczej i promowej, przecinająca chociażby częściowo obszar wodny portu, powinna być oznaczona:

   w dzień: dwiema flagami czerwonymi,

   w nocy: dwoma światłami czerwonymi.

   Znaki te i światła powinny być umieszczone poziomo w środku długości liny, w odległości 3 m od siebie.

3. Postanowienia ustępu 1 i 2 nie mają zastosowania do linek pomiarowych rozciągniętych w czasie prac sondażowych oraz lin taboru pogłębiorskiego. Liny te powinny być każdorazowo opuszczane w porę przy zbliżaniu się innego statku.

§ 76.

Cumy obce mogą być zdejmowane tylko w razie pilnej potrzeby — dopiero po uprzednim zawiadomieniu kierownika statku, jego zastępcy albo osoby sprawującej dozór na statku i po uzyskaniu od niej zgody. Zdjęte cumy powinny być założone na nowo w sposób prawidłowy natychmiast po ustaniu powodu ich zdjęcia.

§ 77.

1. Wszystkie statki o pojemności brutto powyżej 150 RT obowiązane są posługiwać się na lądzie pomocą cumowników portowych.

2. Od obowiązku określonego w ust. 1 zwolnione są statki obsługi portowej i barki oraz statki pełniące specjalną służbę państwową, za wyjątkiem statków szkolnych

§ 78.

Ilość cumowników do obsługi statku przy cumowaniu i odcumowywaniu w zależności od wielkości statku i warunków atmosferycznych powinna odpowiadać normom ustalonym w podanej niżej tabeli:

Warunki atmosferyczne	Pojemność brutto					
	od 150 do 2000 BRT	od 2000 do 5000	od 5000 do 10.000	do 10.000 do 20.000	od 20.000 do 50.000	pow. 50.000
przy wietrze do 6° B	2	3	4	4	6	8
przy wietrze powyżej 6° B	3	4	5	6	7	8

Rozdział VI

Porządek postoju i statków

Zgłoszenie przybycia i wyjścia statków

§ 79.

1. Kierownik statku lub jego upoważniony przedstawiciel powinien bez zwłoki po przybyciu statku do portu dokonać zgłoszenia statku w kapitanacie portu.

2. Przy zgłoszeniu statku żeglugi międzynarodowej należy przedłożyć: świadectwo pomiarowe, listę załogi, manifest ładunkowy i listę pasażerów. Promy żeglugi międzynarodowej zwolnione są od przedkładania listy pasażerów.

3. Kapitanat portu ma prawo zatrzymać świadectwo pomiarowe na czas postoju statku w porcie.

§ 80.

1. Wyjście statku z portu dozwolone jest dopiero po dokonaniu odprawy granicznej, celnej, sanitarnej i po uzyskaniu zezwolenia kapitanatu portu.

2. Przed zamierzonym wyjściem z portu kierownik statku obowiązany jest złożyć w kapitanacie portu zgłoszenie wyjścia, a statek żeglugi międzynarodowej ponadto listę załogi, odpis manifestu towarów zabranych z portu, listę pasażerów przyjętych w porcie na statek, zezwolenie urzędu celnego na wyjście z portu oraz zaświadczenie o uiszczeniu opłat portowych, o ile rozliczenie nie następuje w terminie późniejszym. Promy żeglugi międzynarodowej zwolnione są od przedłożenia listy pasażerów.

3. Kierownicy statków, które zawijają do portu na czas nie dłuższy niż 24 godziny — z wyjątkiem statków żeglugi międzynarodowej — mogą przy zgłoszeniu wejścia zgłosić równocześnie ich wyjście. Gdy taki statek zgłoszony już do wyjścia zatrzyma się dłużej niż 24 godziny kierownik statku obowiązany jest dokonać przed przewidzianym wyjściem ponownego zgłoszenia wyjścia statku z portu.

§ 81.

1. Zgłoszenie przybycia i wyjścia składa kierownik statku lub jego upoważniony przedstawiciel na formularzu według ustalonego wzoru.

2. Od obowiązku pisemnego zgłoszenia w kapitanacie portu przybycia i wyjścia i uzyskania zezwolenia kapitanatu portu na wyjście z portu zwolnione są:

   1) statki specjalnej służby państwowej, z wyjątkiem statków szkolnych,

   2) statki pasażerskie używane w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej,

   3) statki obsługi portowej,

   4) kutry i łodzie rybackie w porcie macierzystym,

   5) polskie statki sportowe — jednakże tylko na obszarze portu macierzystego i o ile nie udają się za granicę lub stamtąd przybywają.

3. Statki wymienione w ust. 2 obowiązane są jednak powiadomić kapitanat portu przed każdym wyjściem i natychmiast o każdym wejściu do portu.

4. Kluby żeglarstwa morskiego obowiązane są prowadzić rejestry wejść i wyjść ich statków sportowych i udostępniać je na żądanie funkcjonariuszy kapitanatu portu.

§ 82.

1. Zabrania się wyjścia z portu:

   1) statkom przeładowanym lub wskazującym niebezpieczny przechył — do czasu ich częściowego odładowania lub wyrównania,

   2) statkom przewożącym pasażerów ponad ilość dozwoloną w dokumentach bezpieczeństwa,

   3) statkom, które nie posiadają ważnych dokumentów bezpieczeństwa,

   4) statkom, które nie czynią zadość wymaganiom określonym w dokumencie bezpieczeństwa odnośnie ilości i kwalifikacji załogi, wyposażenia statku oraz innym warunkom uprawiania żeglugi,

   5) statkom, których zatrzymanie zarządzono w wyniku inspekcji bezpieczeństwa statku przez organ inspekcyjny lub na zarządzenie kapitana portu,

   6) statkom, których stan sanitarno-epidemiologiczny według orzeczenia organów państwowej inspekcji sanitarnej może grozić powstaniem chorób zakaźnych w portach, do których następnie zawiną.

2. W przypadku, gdy statek doznał awarii, kapitan statku przed wyjściem z portu w morze obowiązany jest przedłożyć w kapitanacie portu dokument wraz z jego odpisem stwierdzającym, że statek w czasie awarii nie utracił zdolności żeglugowej, bądź ma ją ponownie przywróconą.

Wyznaczanie i zmiana miejsca postoju

§ 83.

Kotwicowiska wyznaczane są przez właściwy kapitanat portu i ogłaszane w „Wiadomościach Żeglarskich".

§ 84.

1. Miejsce postoju statków przy nabrzeżach, pomostach i falochronach wyznacza właściwy użytkownik po uzgodnieniu z kapitanatem portu. Nabrzeża wyłączone z eksploatacji powinny być oznaczone przez użytkownika tablicą informacyjną.

2. Miejsce postoju dla okrętów wojennych wyznacza kapitanat portu w uzgodnieniu z użytkownikiem nabrzeża.

3. Zabrania się dobijania do nabrzeży, pomostów i falochronów oraz postoju przy nich statków bez zezwolenia użytkownika tych urządzeń.

4. Staki specjalnej służby państwowej za wyjątkiem statków szkolnych mogą dobijać dla wykonania czynności służbowych do nabrzeży i przystani na terenie całego portu bez względu na to, do kogo one należą.

5. W poszczególnych przypadkach kapitanat portu może wyznaczyć miejsce postoju statku z pominięciem trybu określonego w ust. 1.

§ 85.

1. Statek powinien zająć miejsce postoju i nie może go zmieniać bez zezwolenia kapitanatu portu, z wyjątkiem przypadku nakazanego bezpieczeństwa żeglugi. Dotyczy to również przeciągania się statku wzdłuż nabrzeża.

2. Kapitanat portu może zarządzić zmianę miejsca postoju statku, gdy tego wymaga bezpieczeństwo żeglugi lub porządek portowy.

§ 86.

Kapitan portu może zarządzić usunięcie statku z portu o ile wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi lub zapewnienie prawidłowej eksploatacji portu.

§ 87.

1. Użytkownik nabrzeża, do którego dobija statek, powinien odpowiednio do warunków przygotować miejsce postoju statku.

2. Postanowienia ust. 1 mają odpowiednie zastosowanie przy przeciąganiu się statku wzdłuż nabrzeża.

§ 88.

Elementy konstrukcyjne urządzeń przeładunkowych wystające nad wodę, jak np. wysięgniki i wysięgnice żurawi, w czasie przerw w ładunku lub będące w remoncie powinny być zaopatrzone w znaki ostrzegawcze, umieszczone na końcowych częściach urządzeń wystających nad wodę:

w dzień — czerwony walec,

w nocy — czerwone widoczne światło.

Ponadto o okoliczności pozostawienia nad wodą elementu konstrukcyjnego urządzenia przeładunkowego, jak i o jego usunięciu należy zawiadomić kapitanat portu.

§ 89.

1. Statek stojący przy nabrzeżu lub innej konstrukcji brzegowej powinien mieć co najmniej jedno stałe, bezpieczne i należycie umocowane połączenie z lądem (trap, pomost, schodnie). Przed założeniem takiego połączenia ruch między statkiem a lądem jest zabroniony. Postanowienia te nie mają zastosowania do statków pilotowych i bezpokładowych.

2. W miejscu połączenia z lądem należy na statku umieścić koło ratunkowe z rzutką. Koniec połączenia spoczywający na lądzie nie może stanowić przeszkody dla swobodnego przesuwania się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż nabrzeża i powinien być pomalowany na biało.

3. Połączenie powinno być w ciemnej porze doby dobrze oświetlone a podczas gołoledzi posypane solą, piaskiem lub popiołem.

4. Po usunięciu połączenia bramki w nadburciu lub relingu powinny być zamknięte.

5. W przypadku ustawienia jednego statku wzdłuż drugiego statek ustawiony przy nabrzeżu obowiązany jest dać wolne i bezpieczne przejście do statku drugiego i okazać mu pomoc przy urządzeniu odpowiednich miejsc do przechodzenia i przenoszenia ładunków.

6. Zabrania się używania połączeń wykazujących uszkodzenia.

§ 90.

1 Trapy, pomosty i schodnie do połączenia z lądem powinny być dostatecznie mocne i szerokie, oporęczone dwustronnie.

2. Na statkach pasażerskich dla ruchu pasażerskiego między statkiem a lądem mogą być używane wyłącznie pomosty obustronnie oporęczone w sposób trwały i zabezpieczone siatką metalową.

3. Jednoczesny dwukierunkowy ruch na pomostach, o których mowa w ust. 2, jest zabroniony z wyjątkiem przypadków przystosowania ich do takiego ruchu.

4. Jeżeli statek nie stoi ściśle przy nabrzeżu, należy pod pomostem lub trapem rozpiąć siatkę ochronną.

5. Wchodzenie i schodzenie pasażerów powinno być dozorowane przez członka załogi pokładowej statku.

§ 91.

1. Przy przycumowaniu należy na statku usunąć lub wprowadzić do wewnątrz burty wszystkie przeszkody swobodnego poruszania się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż burty statku.

2. W razie konieczności pozostawienia kotwicy w wodzie na czas postoju statku przy nabrzeżu łańcuch kotwicy powinien być poluzowany tak, aby zwisał z kluzy pionowo w dół. O pozostawieniu kotwicy w wodzie kapitan statku obowiązany jest zawiadomić kapitanat portu.

3. Otwory wylotowe ścieków nieczystości oraz pomp na statku powinny być zabezpieczone w sposób zapobiegający zanieczyszczeniu urządzeń portowych oraz zabrudzeniu osób.

§ 92.

1. W czasie postoju w porcie powinien na statku przebywać kierownik statku albo wyznaczony przez niego zastępca i wystarczająca ilość załogi dla pełnienia służby portowej, a w szczególności dla dozorowania statku, do pełnienia czynności nakazanych przepisami portowymi i wykonywania zarządzeń kapitanatu portu.

2. Na statkach pod parą powinna przebywać dodatkowa osoba posiadająca kwalifikacje w zakresie obsługi kotłów.

3. Dozorującemu statek nie wolno schodzić ze swego stanowiska bez wyznaczenia zastępcy.

4. Za zgodą kapitanatu portu każdy mniejszy statek w czasie postoju w porcie powinien być po zakończeniu pracy dozorowany przez co najmniej jedną osobę.

5. Za zezwoleniem kapitanatu portu dopuszczalne jest dozorowanie kilku takich jednostek stojących obok siebie przez wspólny dozór.

6. Dozorujący powinien posiadać przynajmniej 12 miesięczną praktykę w służbie pokładowej.

7. Za ustanowienie dozoru odpowiedzialni są: kierownik lub armator statku.

§ 93.

1. Przeprowadzenie prób maszyn statków na uwięzi może być wykonywane tylko na stacjach prób lub w innych miejscach wyznaczonych przez kapitanat portu, po uprzednim zgłoszeniu kapitanatowi rozpoczęcia prób.

2. Podczas ruchu śruby powinna znajdować się na statku doświadczona osoba spośród załogi pokładowej prowadząca obserwację ciągłą. Obserwator powinien mieć możność natychmiastowego przekazywania sygnałów ostrzegawczych innym statkom oraz sygnału dla zatrzymania maszyn.

3. Podczas prób maszyn statek obowiązany jest do wystawienia z miejsca gwarantującego dobrą widoczność następujących sygnałów:

w dzień: flagę „C" według międzynarodowego kodu sygnałów morskich oraz czarną kulę — umieszczoną w linii pionowej, przy czym flaga powinna znajdować się ponad kulą w odległości nie mniejszej niż 0,5 m,

w nocy: dwa światła umieszczone pionowo, jedno nad drugim, przy czym górne światło powinno być koloru czerwonego a dolne światło koloru zielonego.

W razie zbliżania się innego statku, statek na którym przeprowadza się próby maszyn powinien nadawać dodatkowo — niezależnie od pory dnia — sygnał dla zwrócenia uwagi zbliżającego się statku — jeden długi dźwięk, a w razie potrzeby zatrzymać całkowicie maszyny.

§ 94.

Prace konserwacyjne i drobne remonty zewnętrznych części kadłuba statku przycumowanego do nabrzeża lub innego miejsca cumowniczego mogą być wykonywane wyłącznie za zezwoleniem kapitanatu portu.

§ 95.

Dokonywanie fumigacji statków dozwolone jest tylko w miejscach wyznaczonych przez kapitanat portu. Statek dokonujący fumigacji powinien podnieść sygnał „VE" według międzynarodowego kodu sygnałów morskich.

Odprawa statków

§ 96.

1. Odprawy statku odbywają się w miejscu wyznaczonym przez kapitanat portu lub w miejscu postoju statku.
2. Odprawa dokonywana jest w kolejności przybycia na miejsce odprawy. W przypadkach awaryjnych i ratownictwa przysługuje statkowi pierwszeństwo odprawy. W przypadku szczególnie nagłym statek podaje sygnał „SB" według międzynarodowego kodu sygnałów morskich.
3. Załogi statków i innych urządzeń pływających obowiązane są podporządkować się zarządzeniom szczególnym wydanym w związku z przeprowadzeniem odprawy. Za właściwe przygotowanie statku do odprawy odpowiedzialny jest kapitan statku.
4. Przed odprawą statku na wejściu i po odprawie statku na wyjściu komunikacja towarowa i osobowa między statkiem a lądem oraz innymi statkami w porcie dozwolona jest jedynie zezwoleniem organów dokonujących odprawy.

Rozdział VII

Ratownictwo statków

§ 97.

1. Sprawy wykonywania ratownictwa statków, które uległy wypadkowi morskiemu albo na których powstał pożar lub nastąpiły inne zdarzenia zagrażające bezpieczeństwu statku lub ładunku, regulują odrębne przepisy.
2. O zaistnieniu wydarzeń, o których mowa w ust. 1 należy natychmiast powiadomić kapitanat portu i w zależności od potrzeby — portową straż pożarną, a tam gdzie jej nie ma najbliższą zawodową lub ochotniczą straż pożarną.
3. Ogólne kierownictwo akcji ratowniczej sprawuje kapitan portu.

§ 98.

1. W razie zatonięcia przedmiotów wyposażenia okrętowego, a w szczególności utraty kotwic, łańcuchów i lin stalowych albo innych przedmiotów zagrażających bezpieczeństwu żeglugi kierownik statku albo osoba dysponująca przedmiotem powinna niezwłocznie tymczasowo oznakować miejsce zatonięcia i zawiadomić o tym natychmiast kapitanat portu.
2. Powyższe przedmioty powinny być bez zwłoki wydobyte przez statek lub osoby, które je utraciły. W przypadku nie wydobycia utraconych przedmiotów w terminie zakreślonym przez kapitanat portu, kapitan portu może zarządzić ich wydobycia na koszt statku.

§ 99.

1. Jeżeli w następstwie zderzenia się statków jeden z nich zatonął, to drugi z nich powinien postąpić w myśl § 98 ust. 1.
2. Statek, który zatonął, powinien być po jego wydobyciu odstawiony na miejsce wskazane przez kapitanat portu.

Rozdział VIII

PRZEŁADUNEK I SKŁADOWANIE

Przeładunek

§ 100.

1. Przeładunek towarów w obrocie morskim odbywa się w miejscach na to przeznaczonych.
2. Przeładunek towarów na wodzie może być dokonywany tylko za każdorazowym zezwoleniem kapitanatu portu i w miejscach wyraźnie wskazanych.

§ 101.

1. Podczas przeładunku masy towarowej luzem, jak węgiel, ruda, złom, ziarno, piryty, fosfaty powinny być przedsięwzięte środki zabezpieczające przesypywaniu się i wypadaniu tych towarów do wody i na nabrzeża oraz kurzeniu.
2. Przy przeładunku złomu powinny być stale usuwane odpadki metali z torów kolejowych, szyn dźwigowych i pokryw kanałów elektroenergetycznych.
3. Po zakończeniu przeładunku przeładowca obowiązany jest natychmiast oczyścić miejsce przeładunku z pozostałości i odpadów.

§ 102.

Przeładunek koncentratów rud metali dozwolony jest po uprzednim przedstawieniu w kapitanacie portu dokumentów wymaganych odrębnymi przepisami w sprawie bezpiecznego przewozu rud, koncentratów i ładunków podobnych luzem na statkach morskich.

§ 103.

Ładowanie statku powyżej dopuszczalnych granic zanurzenia statku jest zabronione.

§ 104.

Zabrania się:

1) używania urządzeń dźwigowych nie posiadających ważnego świadectwa badania bądź certyfikatu albo odnośnie których właściwy organ dozoru dźwigowego zarządzi wstrzymanie eksploatacji urządzenia,

2) używania sprzętu pomocniczego do przeładunku nie odpowiadającego przepisanym normom albo wykazującego uszkodzenia,

3) przechodzenia i przebywania pod ładunkiem zawieszonym na urządzeniach przeładunkowych,

4) wleczenia po nabrzeżach, pomostach ładunkowych i umocnieniach brzegowych ładunków, staczania ich po ścianach i sparpach takich urządzeń oraz przetaczania ładunków przez krawężniki nabrzeży i pomostów bez odpowiedniego zabezpieczenia tych urządzeń,

5) używania urządzeń przeładunkowych do innych celów, (np. podnoszenia i opuszczania ludzi) oraz przeciążania urządzeń przeładunkowych i osprzętu pomocniczego ponad dopuszczalne obciążenie robocze.

§ 105.

Przeładunek materiałów niebezpiecznych regulują odrębne przepisy.

Składowanie

§ 106.

1. Składowanie ładunku na torach dźwigowych i kolejowych oraz na drogach, placach i zajazdach przeznaczonych dal ruchu kołowego jest zabronione.

2. Na nabrzeżach i pomostach ładunki mogą być składane tylko na czas przejściowy nie dłużej, niż tego wymaga przeładunek.

3. Odstęp składanych ładunków od skraju nabrzeża i pomostu powinien wynosić od strony wody najmniej 2 m. Taki sam odstęp powinien być zachowany pomiędzy składanym ładunkiem a torami dźwigowymi i kolejowymi.

4. Cięcie i składowanie wraków oraz złomu na nabrzeżach dozwolone jest tylko za zezwoleniem kapitanatu portu.

5. Użytkownik nabrzeża lub pomostów obowiązany jest do wystawiania tablic informacyjnych określających dopuszczalne obciążenie urządzeń.

§ 107.

Składowanie materiałów niebezpiecznych regulują odrębne przepisy.

Rozdział IX

Przebywanie osób. Utrzymywanie porządku i czystości.

§ 108.

1. Osobom nieuprawnionym przebywanie na obszarze portu i wstęp do urządzeń portowych oraz na statki jest zabroniony. Zakaz ten nie dotyczy przelotowych dróg portowych oraz części portu przeznaczonej dla ruchu publicznego.

2. Wejście na teren portu i wyjście dozwolone jest wyłącznie w miejscach na ten cel wyznaczonych.

3. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają prawo legitymowania osób w zakresie uprawnień do przebywania na zamkniętym obszarze portu.

§ 109.

1. W portach, w których ustanowiono system przepustkowy, przebywanie na obszarze zamkniętym (odgrodzonym) portu oraz wchodzenie na statek dozwolone jest wyłącznie:

   1) osobom posiadającym ważną przepustkę portową wystawioną przez właściwy organ;

   2) osobom wyjętym spod obowiązującego systemu przepustkowego z tytułu wykonywanych czynności służbowych.

2. Wydane przepustki upoważniają jedynie do przebywania na obszarze części portu określonej w przepustce bądź do wchodzenia na statek (statki) oznaczony w przepustce.

3. Zabrania się wprowadzanie przez osoby uprawnione do przebywania na terenie portów i na statkach osób nie posiadających takich uprawnień.

4. W portach, w których nie ustanowiono systemu przepustkowego wejście osób postronnych na statek wymaga zgody kapitanatu statku. Nie dotyczy to osób udających się na statek w celach służbowych.

§ 110.

1. W portach morskich stosuje się przepisy o ruchu na drogach publicznych.

2. Obowiązek określenia maksymalnej szybkości na poszczególnych odcinkach drogowych, wyznaczanie miejsc postojowych i parkingów, rozmieszczanie oraz utrzymywanie znaków drogowych ciąży na użytkownikach terenów portowych.

3. Poczynione ustalenia o których mowa w ust. 2 wymagają akceptacji kapitana portu.

§ 111.

1. Na wystających na drodze wodnej pomostach, powinny być przez ich użytkowników rozmieszczone światła białe oświetlające w porze nocnej od strony wody zewnętrzne krawędzie tych urządzeń.

2. Umiejscowienie świateł, o których mowa w ust. 1 powinno być każdorazowo uzgadniane z kapitanatem portu.

§ 112.

1 Miejsca przebiegu przewodów podwodnych (kabli, rurociągów wodno-kanalizacyjnych, gazowych) powinny być na lądzie po obu końcach podwodnej części urządzenia oznaczone tablicami ostrzegawczymi, ustawionymi w miejscu uzgodnionym z kapitanatem portu. Tablice powinny być podwójne i ustawione do siebie pod kątem 68° z tym, że dolna krawędź tablic powinna być na wysokości 6 m od zerowego stanu wody.

W miejscach, gdzie nie można umieścić tablic ze względu na zasłanianie widnokręgu lub inne przyczyny zagrażające bezpieczeństwu żeglugi, sposób oznaczenia przewodów podwodnych ustala kapitanat portu.

2. Na każdej tablicy ostrzegawczej powinien być rysunek odwróconej kotwicy w kolorze czarnym na żółtym tle z czerwonym pasem biegnącym po przekątnej z lewego górnego rogu każdej tablicy. Jeżeli chronionym obiektem jest kabel wysokiego napięcia to na każdej tablicy ostrzegawczej powinien być wymalowany dodatkowo

w czerwonym kolorze dobrze widoczny znak ostrzegawczy wysokiego napięcia (znormalizowany symbol możliwości porażenia prądem).

3. Wymiary tablic ostrzegawczych, przystosowane do długości przebiegu urządzenia pod wodą i znaki na tych tablicach powinny odpowiadać normom ustalonym przez Polski Komitet Normalizacyjny. Wyboru normy powinien dokonać kapitanat portu na wniosek użytkownika.

4. Tablice ostrzegawcze powinny być utrzymywane i oświetlone od zachodu do wschodu słońca tak, by znaki na tablicach mogły być rozpoznane. O odstępstwie od obowiązku oświetlenia tablic docyduje kapitanat portu.

5. Obowiązek ustawienia, konserwacji i oświetlenia tablic ostrzegawczych ciąży na użytkowniku chronionego urządzenia.

§ 113.

1. Przystanie promów linowych powinny być oznaczone tablicami ostrzegawczymi z wyraźnymi napisami „PROM" o wysokości liter najmniej jednego metra, wykonanych w czarnym kolorze na żółtym tle.

2. Tablice powinny być podwójne i ustawione do siebie pod kątem 68°, na słupach o wysokości 3,5 m i w miejscach najlepiej widocznych.

3. Dopóki trwa ruch promowy tablice ostrzegawcze powinny być w ciemnej porze doby dobrze oświetlone.

4. Obowiązek ustawienia, konserwacji i oświetlenia tablic ostrzegawczych ciąży na armatorze promu.

§ 114.

1. W okresie zimy, gdy pokrywa lodowa jest odpowiedniej grubości kapitanat portu może w wyznaczonych miejscach zezwolić na przechodzenie po lodzie.

2. Przejścia przez lód powinny być oznaczone z obydwu brzegów:

w dzień: flagą niebieską lub w inny widoczny i trwały sposób,

w nocy: białym światłem widocznym dookoła.

3. W odległości 4 m od wytyczonej drogi nie mogą być robione otwory (przeręble) w lodzie. O ile otwory w lodzie znajdują się w bezpośredniej bliskości drogi przejściowej, to miejsca te powinny w dzień być ogrodzone a w nocy oznaczone światłami czerwonymi widocznymi dookoła.

4. Jeżeli przejście zostanie przerwane przez połamanie lodu, albo gdy istnieje niebezpieczeństwo pęknięcia pokrywy lodu przejście powinno być zamknięte i w tym celu po usunięciu dotychczasowych znaków winny być umieszczone z obydwu brzegów odpowiednie tablice w miejscach dotychczasowych przejść.

§ 115.

1. Utrzymanie czystości i porządku na obszarach portów morskich jest obowiązkiem użytkowników zarządzających tymi obszarami.

2. Odpowiedzialność za utrzymanie czystości i porządku ponoszą osoby, które w drodze umowy podjęły się wykonywania tych czynności, a z braku umowy, pracownicy jednostki sprawującej zarząd nieruchomości, którym powierzono wykonywanie tych czynności.

§ 116.

1. Nieczystości powinny być składane do zbiorników betonowych albo specjalnych pojemników metalowych.

2. Zbiorniki betonowe i pojemniki na nieczystości stałe powinny być zaopatrzone w pokrywy dobrze dopasowane i przystosowane do szczelnego zamknięcia. Nieprzenośne zbiorniki powinny posiadać otwór do opróżniania.

3. Zbiorniki do gromadzenia nieczystości stałych powinny być w porę opróżniane, a otoczenie zbiorników stale utrzymywane w porządku i czystości.

4. Zabrania się wylewania nieczystości płynnych do zbiorników na nieczystości stałe oraz zakopywania na terenach portowych padliny, zepsutych ryb, odpadów rybnych i śmieci, nieużytecznych odpadów produkcyjnych jak odpadów pochodzących z czyszczenia zbiorników przemysłowych, portowych i statkowych.

§ 117.

1. Ścieki zarówno domowe, jak i przemysłowe mogą być doprowadzane do urządzeń kanalizacyjnych albo wód portowych i do ziemi tylko przy zachowaniu warunków określonych odrębnymi przepisami.

2. Zakłady przemysłowe i komunalne odprowadzające ścieki do wód portowych zobowiązane są przesyłać aktualne wyniki analiz i pomiarów stwierdzające zgodność składu ścieków z wydanym zezwoleniem do właściwych kapitanatów portów.

§ 118.

1. Zabrania się zanieczyszczania wód, terenów, obiektów i innych urządzeń portowych. W przypadku powstania zanieczyszczeń, sprawcy lub użytkownicy obowiązani są je usunąć.

2. Wody zanieczyszczone substancjami ropopochodnymi i olejami o stężeniu większym niż 15 ppm — 15 mg/ /1 dcm³ należy zdawać ze statków do urządzeń odbiorczych Przedsiębiorstwa Usług Morskich „Port-Service".

3. Ścieki — zanieczyszczone wody z instalacji sanitarnych statku, bez zawartości olejów lub zanieczyszczeń przeładunkowych należy zdawać przed opuszczeniem portu do odpowiednich urządzeń odbiorczych.

4. Śmieci — stałe odpady bytowe i gospodarcze, z wyłączeniem odpadów pochodzących z ładowni i od ładunku należy zdawać ze statku przed wyjściem z portu do odpowiednich urządzeń odbiorczych.

5. Urobek uzyskany przy pogłębieniu basenów powinien być wywieziony na miejsca przewidziane w warunkach umowy, a w razie braku postanowień umownych — na wysypiska wskazane przez kapitanaty portów.

§ 119

Postanowienia przepisów poprzedzających nie naruszają dalej idących obowiązków w zakresie utrzymania czystości i porządku na nieruchomościach przewidzianych w odrębnych przepisach.

§ 120.

Zabrania się na obszarze portu:

1) usuwania, uszkadzania i nadużywania pożarowych aparatów sygnalizacyjnych i środków ratunkowych,

2) usuwania i uszkadzania urządzeń oznakowania nawigacyjnego oraz tablic i znaków ostrzegawczych,

3) zakrywania i tarasowania urządzeń cumowniczych, hydrantów, połączeń telefonicznych i elektrycznych oraz zasłaniania znaków ostrzegawczych,

4) przeciążania nabrzezy ponad dopuszczalne dla nich obciążenie,

5) przyjmowania i wchodzenia osób postronnych na statek bez zezwolenia kierownika statku,

6) chodzenia na skarpach i niszczenia roślinności w zieleńcach,

7) chodzenia i jeżdżenia po lodzie,

8) rozmieszczania plakatów i afiszów w miejscach na ten cel nie wyznaczonych,

9) pozostawiania sztormtrapów wywieszonych na burcie od strony wody,

10) urządzanie ruchomych miejsc sprzedaży towarów,

11) przebywania osób w stanie nietrzeźwym,

12) kąpieli.

§ 121.

1. Zabrania się bez zezwolenia Urzędu Morskiego:

1) przewożenia pasażerów statkami, jeżeli dokument bezpieczeństwa statku takiego przewozu nie przewiduje,

2) układania i wymiany przewodów podwodnych, jak np.: kabli, rurociągów wodno-kanalizacyjnych i gazowych,

3) urządzania stałych punktów handlowych oraz sprzedaży napojów alkoholowych,

4) przetrzymywania jednostek wycofanych z eksploatacji,

5) fotografowania, filmowania oraz wykonywania rysunków, szkiców terenu, obiektów i urządzeń chyba, że zezwolenie takie wydała inna uprawniona władza.

§ 122.

1. Zabrania się bez zgody kapitana portu:

1) ustawiania pali do cumowania — na wodzie i na lądzie,

2) wydobywania piasku, żwiru, kamieni i lodu,

3) wydobywania przedmiotów zatopionych,

4) rozpinania i suszenia sieci rybackich,

5) łowienia ryb,

6) urządzania imprez sportowych oraz imprez rozrywkowych na wodzie,

7) uprawiania sportu wioślarskiego,

8) używania materiałów pirotechnicznych przy pracach hydrotechnicznych i innych robotach,

9) opuszczania na wodę łodzi ze statków,

10) rozmieszczania plakatów i reklam.

2. Zakaz wymieniony w ust. 1 pkt. 3) nie dotyczy przypadków zastrzeżonych w § 98 oraz wydobywania przez przeładowcę towarów utraconych podczas przeładunku.

3. Zgoda na łowienie ryb może być udzielona jedynie osobie posiadającej zezwolenie na uprawianie rybołówstwa morskiego wydane w trybie przepisów o rybołówstwie morskim. Udzielając zgody należy określić miejsce, czasokres połowów oraz dopuszczalny sprzęt rybacki.

4. Przy wniosku o zezwolenie wymagane w myśl ust. 1 pkt. 8 zainteresowane przedsiębiorstwo obowiązane jest przedstawić warunki użycia materiałów pirotechnicznych, a w szczególności rodzaj i sposób użycia tych materiałów, harmonogram ich użycia ze wskazaniem dni, godzin i zatwierdzonej ilości siły wybuchowej ładunku dozwolonej w każdym poszczególnym przypadku — nadto zobowiązanie zabezpieczenia terenu zagrożenia i pracy jak i prowadzenia robót pirotechnicznych pod nadzorem odpowiedniej osoby.

5. Użytkownik obowiązany jest zgłosić kapitanowi portu termin rozpoczęcia robót hydrotechnicznych z 14-dniowym wyprzedzeniem.

§ 123.

1. Wzdłuż nabrzeży, pomostów lub innych budowli hydrotechnicznych graniczących z akwenami, użytkownik obowiązany jest rozmieścić sprzęt ratunkowy w postaci bosaków i kół ratunkowych z rzutką długości co najmniej 27 m. Sprzęt ten powinien być rozmieszczony w odstępach nie większych niż 200 m w sposób umożliwiający natychmiastowe jego użycie, sprawny technicznie, a w porze nocnej wystarczająco oświetlony.

2. Użytkownicy obowiązani są sporządzić plan rozmieszczenia sprzętu ratunkowego oraz przedstawić go kapitanowi portu do zatwierdzenia.

3. Kapitan portu może zwolnić użytkownika od obowiązku wynikającego z ust. 1 o ile budowla hydrotechniczna jest wyposażona w urządzenia zabezpieczające przed wpadnięciem do wody.

§ 124.

1. Użytkownik nabrzeży portowych oddając je do eksploatacji winien posiadać:

1) atest czystości dna wystawiony przez nurka, stwierdzający, że pas dna o szerokości 40 m wzdłuż całego nabrzeża został sprawdzony i nie znajdują się na nim żadne przeszkody nawigacyjne.

2) sondaż urzędowy w skali 1:1000,

3) atest trałowy stwierdzający, że w pasie od osi toru do nabrzeża na całej jego długości nie ma przeszkód podwodnych,

4) atest wytrzymałości polerów cumowniczych.

2. Użytkownik nabrzeża obowiązany jest wykonywać okresowe sondaże i trałowania akwenów przylegających do nabrzeży i przystani promowych, niezbędne do ich bieżącej eksploatacji. Częstotliwość i zakres prac sondażowych i trałowań określa kapitan portu.

3. Użytkownicy nabrzeża obowiązani są do utrzymywania w należytym stanie urządzeń cumowniczych, odbojowych oraz porządku na nabrzeżach i przystaniach przez siebie eksploatowanych. Wszelkie usterki w tym względzie powinny być usuwane w trybie natychmiastowym. Na żądanie kapitanatu portu użytkownicy obowiązani są przedstawić atesty okresowego badania wytrzymałości urządzeń cumowniczych i odbojowych.

Część II

PRZEPISY DODATKOWE DLA PORTÓW GDAŃSKA I GDYNI I INNYCH MORSKICH PORTÓW

Sygnały dźwiękowe statków

§ 125.

Przed zakrętem „Pięciu Gwizdków" w Gdańsku statek powinien dawać następujące sygnały:

— zbliżający się od strony morza: pięć gwizdków, każdy po około 2 sekundy,

— idący w kierunku morza: jeden długi (—).

Zasady ruchu statków

§ 126.

1. Statki powinny poruszać się z bezpieczną szybkością, nie większą jednak niż:

1) w porcie Gdańsk:

a) na redzie — 7 węzłów,

b) w Kanale Portowym, na Leniwce i na Martwej Wiśle oraz w Porcie Północnym:

— dla statków o długości poniżej 50 i zanurzeniu nie przekraczającym 3,05 m — 7 węzłów,

— dla innych statków — 6 węzłów,

— dla zespołów holowniczych — 4 węzły,

c) na Motławie od „Haka Polskiego" począwszy w górę rzeki — 4 węzły.

2) w porcie Gdynia:

a) na redzie — 7 węzłów,

b) na pozostałym obszarze:

— dla statków obsługi portowej — 5 węzłów, z wyjątkiem bunkierek portowych,

— dla statków o długości poniżej 50 m i zanurzeniu nie przekraczającym 3,05 m — 5 węzłów,

— dla innych statków — 4 węzły,

— dla zespołów holowniczych — 3 węzły.

3) w innych portach morskich — 3 węzły.

2. Ograniczenia szybkości określone w ust. 1 pkt. 1-3 nie mają zastosowania do statków dozorczych, pożarniczych, celnych i sanitarnych, o ile nie stwarza to niebezpieczeństwa dla innych statków lub użytkowników portów.

3. Kapitan portu może zezwolić statkom na przekroczenie szybkości ustalonych w ust. 1, jeżeli jest to konieczne dla wykonywania prawidłowych manewrów lub jeśli taka konieczność wynika ze szczegółowych właściwości technicznych statku. W zezwoleniu kapitan określa akweny na których statek może się poruszać z większą szybkością.

§ 127.

1. Do portu Gdańsk i Gdynia statek nie może wejść bez zezwolenia kapitanatu portu.

2. Postanowienie ust. 1 nie dotyczy:

1) holowników i statków pilotowych zajętych czynnościami związanymi z wprowadzaniem i wyprowadzaniem statków,

2) statków sportowych wchodzących do „Basenu Żeglarskiego" w porcie Gdynia,

3) statków Urzędu Morskiego w Gdyni.

3. W celu uzyskania zezwolenia na wejście do portu statek powinien nawiązać łączność z kapitanatem portu i podać swoją nazwę.

4. Zezwolenia na wejście kapitanat portu udziela odpowiednim środkiem łączności.

§ 128.

1. Poruszanie się statków sportowych w porcie Gdańsk począwszy od wejścia głównego do Martwej Wisły i Motławy przy „Haku Polskim", a w porcie Gdynia — poza Basenem Żeglarskim jest dopuszczalne po uzyskaniu zgody kapitanatu portu.

2. W razie konieczności przejścia przez wody określone w ust. 1 kapitanat portu może wyrazić zgodę na takie przejście i uzależnić je od spełnienia przez statek szczególnych warunków w zakresie bezpieczeństwa.

§ 129.

Statki o pojemności powyżej brutto 200 RT, poruszające się po redzie portu Gdynia wzdłuż falochronów, powinny utrzymywać odległość od falochronów najmniej 500 m, zaś statki mniejsze — odległość najmniej 200 m.

Holowanie

§ 130.

W porcie Gdańsk obowiązane są posługiwać się pomocą co najmniej:

1) jednego holownika:

a) statki o pojemności brutto 2000 RT lub więcej albo o zanurzeniu większym niż 6,10 m,

b) statki o pojemności brutto 1000 RT lub więcej albo o zanurzeniu większym niż 5,03 m, jeżeli poruszają się w części portu obejmującej Leniwkę od „Haka Polskiego" do mostu Siennickiego,

c) statki o pojemności brutto RT 1000 lub więcej wychodzące z południowej części portu do basenu Władysława IV i wychodzące z tego basenu do południowej części portu,

d) statki o pojemności brutto 700 RT lub więcej albo o zanurzeniu większym niż 3,5 m, jeżeli poruszają się w części portu obejmującej starą Motławę do mostu przy Zielonej Bramie,

e) statki bez własnego napędu o pojemności brutto poniżej 1000 RT,

f) statki o mniejszej pojemności albo o mniejszym zanurzeniu niż określone pod literą a) do d) na zarządzenie kapitanatu portu lub na żądanie kapitana statku, jeżeli siła wiatru przekracza 4° B lub wymagają tego manewry,

2) dwóch holowników:

a) statki o pojemności brutto 4000 RT lub więcej,

b) statki o długości 120 m lub więcej,

c) statki bez własnego napędu o pojemności brutto 1000 RT lub więcej,

d) urządzenia pływające trudne do manewrowania,

3) trzech holowników:

a) zbiornikowce o pojemności brutto 4000 RT lub więcej z ładunkiem płynów palnych należących do I i II klasy niebezpieczeństwa albo nie odgazowane po tych płynach,

b) statki o zanurzeniu powyżej 9,45 m, statki ponad 190 m długości, statki trudne do manewrowania, statki o pojemności brutto powyżej 10.000 RT w trudnych warunkach atmosferycznych.

§ 131.

W porcie Gdynia obowiązane są posługiwać się pomocą co najmniej:

1) jednego holownika:

a) statki o pojemności brutto od 2000 RT do 6000 RT albo o zanurzeniu większym niż 6,10 m,

b) statki bez własnego napędu o pojemności brutto poniżej 1000 RT,

c) statki o mniejszej pojemności albo o mniejszym zanurzeniu niż określone pod literą a) — na zarządzenie kapitanatu portu lub na żądanie kapitana statku, jeżeli siła wiatru przekracza 4⁰ B lub wymagają tego manewry,

2) dwóch holowników:

a) statki o pojemności brutto 6000 RT do 12.000 RT albo o zanurzeniu większym niż 7,60 m,

b) statki bez własnego napędu o pojemności brutto od 1000 RT do 6000 RT,

c) urządzenia pływające bez steru trudne do manewrowania z wyjątkiem dźwigów pływających, które mogą posługiwać się pomocą jednego holownika, przy wiatrach z kierunku W — do 4⁰ B, a E — do 3⁰ B,

3) trzech holowników,

a) zbiornikowce o pojemności brutto 4000 RT lub więcej z ładunkiem płynów palnych należących do I i II klasy niebezpieczeństwa albo nie odgazowane po tych płynach,

b) portowe magazyny pływające o pojemności brutto większej niż 5000 RT,

c) statki o pojemności brutto 12 000 RT i większej albo o zanurzeniu większym niż 9 m.

§ 132.

1. Posługiwanie się pomocą holowniczą obowiązuje na obszarach wodnych Gdańska i Gdyni na zasadach określonych w §§ 130 i 131.

2. Kapitan portu, na wniosek pilota, uzgodniony z kapitanem pilotowanego statku, może ograniczyć obowiązek korzystania z pomocy holowniczej do określonego rejonu lub trasy na obszarze portu, o ile nie zagraża to niebezpieczeństwu żeglugi.

Cumowanie

§ 133.

1. Przy cumowaniu statków:

a) o pojemności brutto 5000 RT lub więcej,

b) o pojemności brutto 2000 RT lub więcej przy sile wiatru ponad 5⁰ B, — należy użyć motorówki cumowniczej.

2. Przy cumowaniu (odcumowaniu) do dalb należy używać motorówki cumowniczej bez względu na pojemność statku i siłę wiatru.

3. W przypadku cumowania lub odcumowania statku bez własnego napędu trudnego do manewrowania, a w szczególności statku „nie odpowiadającego za swoje ruchy", ilość cumowników i potrzebę udziału motorówki cumowniczej ustala każdorazowo kapitanat portu.

Zgłoszenie przybycia i wyjścia statków

§ 134.

Zwolnienia od obowiązku pisemnego zgłoszenia w kapitanacie portu przybycia i wyjścia i uzyskania zezwolenia kapitanatu portu na wyjście z portu przewidziane w § 81 ust. 2 pkt 4 i 5 nie mają zastosowania w porcie Hel.

Część III

PRZEPISY KOŃCOWE

§ 135.

1. Przepisy zarządzenia mają zastosowanie do jednostek pływających i wodno samolotów oraz terenów i urządzeń Marynarki Wojennej, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej, o ile co innego nie wynika z przepisów odrębnych.

2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do terenów i urządzeń pozostających w zarządzie kolei państwowych i urzędów celnych.

§ 136.

1. Traci moc zarządzenie porządkowe Nr 5 Dyrektora Gdańskiego Urzędu Morskiego z dnia 30 grudnia 1972 roku przepisy portowe (Dz. Urz. WRN w Gdańsku Nr 6 z 1973 r., poz. 36).

§ 137.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia i obowiązuje na obszarach województwa gdańskiego i elbląskiego.

NACZELNY DYREKTOR

mgr Leszek Górecki

18

Dziennik Urzędowy Wojewódzkiej Rady Narodowej w Elblągu wysyłany będzie po opłaceniu prenumeraty na rachunek: **Urząd Wojewódzki w Elblągu Wydział Budżetowo-Gospodarczy, konto 17008-677-224 w Narodowym Banku Polskim Oddział w Elblągu.**

Redakcja Dziennika Urzędowego: Urząd Wojewódzki — Biuro Organizacyjno-Prawne i Kadr, ul. Wojska Polskiego Nr 1, 82-300 Elbląg, tel. 74-19.

Administracja: Urząd Wojewódzki — Wydział Budżetowo-Gospodarczy, ul. Wojska Polskiego Nr 1, 82-300 Elbląg, tel. 70-01 wewn. 427.

Reklamacje z powodu niedoręczenia poszczególnych numerów Dziennika należy wnosić do Administracji w terminie 15 dni po utrzymaniu następnego numeru.

Prenumerata wynosi — roczna - 24 zł, — półroczna - 12 zł.

Odbiorca: opłata pocztowa zryczałtowana

Rachunków za prenumeratę nie wystawia się.

Cena niniejszego egz. zł 5,10.

GZP Elbląg 240 500